

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 799 РУБ.



СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ВЫПУСК

«ТАКСИ»

№ 2



МОД.977ДМ
МАРШРУТНОЕ ТАКСИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №276, 2020

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию:

ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:

Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «Росчерк»,

220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123

Телефон «горячей линии» в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.

Розничная цена: 12,50 бел. руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам. Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43. Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 4000 экз.

© 2016–2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2020 Издатель ООО «Де Агостини»
ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 7 (низ), 8–9: ООО «Тайга Групп»;

фоночные иллюстрации на стр. 1, 2, 7 (низ), 8–9:

© Panocapture.com; стр. 16: ООО «Идея Центр»;

стр. 3–6, 7 (верх), 10–15: частная коллекция

Максима Шелепенкова

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Сергея Ионеса, Александра Павленко и Максима Шелепенкова



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ

«О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Издание для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов, Евгений Кисилёв

Дата печати (производства): 26.03.2020

Дата выхода в России 21.04.2020

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

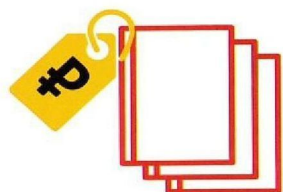
ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**

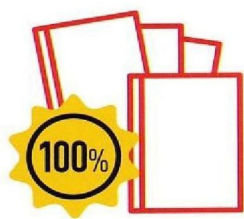
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

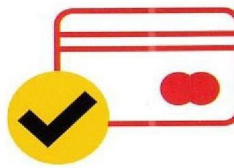
ГАРАНТИЯ ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ ОПЛАТА



ДОСТАВКА ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-0



Многолетняя практика показала, что оптимальным вариантом городского маршрутного такси является микроавтобус, рассчитанный на 10–20 пассажиров. В СССР микроавтобусы появились позже, чем в Европе. Их выпуск освоила Рижская автобусная фабрика (РАФ), и они поступили на службу в маршрутное такси Москвы и других крупных городов.

Они были первыми

Маршрутное такси — особый вид пассажирского транспорта, его место — между крупногабаритным подвижным составом (автобусами, троллейбусами и трамваями) и линейным легковым такси. В отличие от автобуса, пассажиры маршрутки едут с большей скоростью и сидя, а не стоя. Уровню обслуживания соответствует и размер оплаты проезда: маршрутное такси, как правило, дороже обычного общественного транспорта, но намного дешевле линейного такси.

История зарождения маршрутного такси в больших городах подробно не изучена, в ней много «белых пятен». Например, считается, что первыми городскими маршрутными такси были многоместные легковые автомобили ЗИС-101. Но сохранились фотографии, сделанные в довоенной Москве, где

изображены машины ГАЗ-М1 с табличками, установленными над ветровым стеклом, на которых указан номер маршрута.

Получается, какое-то время в столичном маршрутном такси работали обычные пятиместные «эмки»-седаны, способные за один рейс взять на борт всего четырех взрослых пассажиров.

Первая достоверная информация о маршрутных такси ЗИС появилась в книге ветерана московского такси Евгения Васильевича Рыжикова «Из кабины такси», увидевшей свет в 1967 году (второе издание вышло в 1972 году). По окончании Великой Отечественной войны с консервации были сняты все работавшие в таксопарках ЗИС-101.

В военное время эти громоздкие, неэкономичные, требовавшие квалифицированного техобслуживания машины оказались непригодными ни для фронта, ни для службы

в тылу, и их пришлось поставить на прикол. После войны их запустили не на линейные перевозки, а по маршрутам.

По воспоминаниям Рыжикова, осенью 1947 года, в связи с празднованием 800-летия Москвы, в Первый таксомоторный парк поступили первые 30 новых лимузинов ЗИС-110. Их использовали и в линейном, и в маршрутном такси. Очередной этап в развитии этого вида транспорта наступил с появлением автомобилей ЗИМ (ГАЗ-12). Они тоже широко использовались как линейные и маршрутные таксомоторы. ЗИМ вмещал столько же пассажиров, сколько ЗИС, но был заметно компактнее, экономичнее, проще в ремонте и техобслуживании. При ремонте ЗИМа в таксопарке можно было использовать запчасти, общие с «Победой», а потом и с «Волгой» ГАЗ-21, ведь ЗИМы проработали в такси до середины



Микроавтобус РАФ-977ДМ в маршрутном такси (Москва)



Маршрутное такси ГАЗ-М1



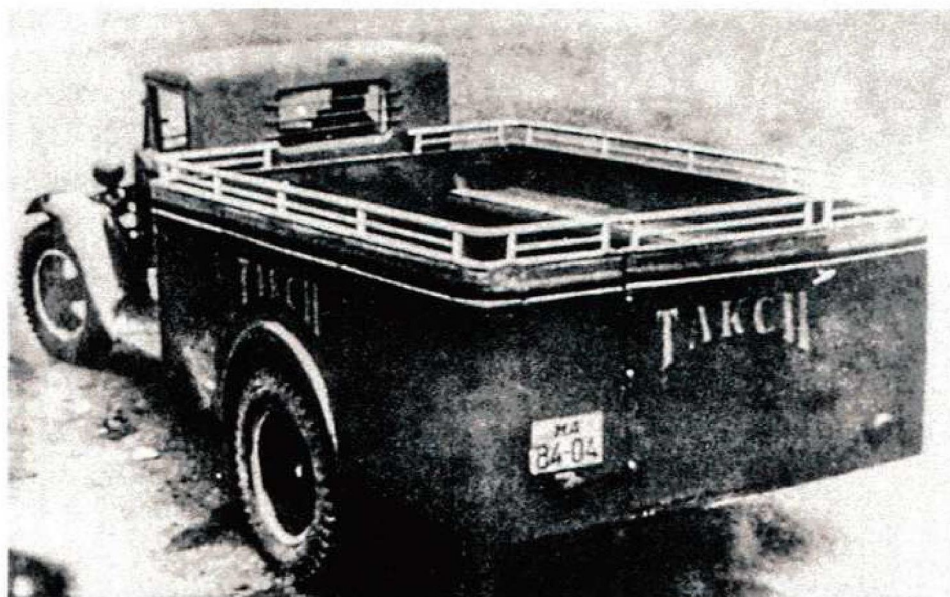
60-х годов. О преимуществах горьковской машины говорят такие цифры: на 1 января 1958 года в московских таксопарках работало 328 автомобилей ЗИМ и только 68 автомобилей ЗИС-110.

Старые фотографии свидетельствуют о том, что после войны в маршрутном такси использовались совсем другие машины — простые и дешевые в эксплуатации, но лишенные элементарного комфорта. На шасси полуторки ГАЗ-ММ за кабиной устанавливали открытый пассажирский кузов с деревянным каркасом, обшитым стальным листом. Вход пассажиров осуществлялся через дверь — «калитку» в заднем борту. Такие маршрутки строил московский завод «Аремкуз». Предназначались эти эрзац-такси для перевозки пассажиров с вещами между московскими вокзалами, а также для доставки продавцов сельскохозяйственной продукции с вокзалов на колхозные рынки столицы.

На берегах Балтики

В первое послевоенное десятилетие в республиках Советской Прибалтики ситуация с пассажирскими перевозками складывалась иначе. Там было много не слишком оживленных маршрутов между городами и небольшими населенными пунктами. Для местных условий перевозок неплохо подходили автобусы типа ПАЗ-651, но фондов для их закупок выделялось недостаточно. Поэтому Министерство транспорта и шоссейных дорог Латвийской ССР нашло выход: силами местного ремонтного завода переоборудовать шасси грузовиков в автобусы по типу ПАЗ-651, благо их конструкция с деревянным каркасом кузова не требовала сложного специального оборудования. Вскоре ремонтники в Риге перешли к выпуску более сложных кузовов вагонного типа на тех же шасси. Они научились удлинять свесы рамы грузовика, изменять расположение органов управления. А главный конструктор Рижской фабрики автобусных кузовов Лаймонис Рихардович Клеге и ее директор Сидор Титович Белизов впервые в СССР рискнули построить автобус не на грузовых, а на легковых агрегатах. По длине и ширине он получался меньше легкового ЗИМа, зато вся площадь машины была отдана под пассажирские сиденья, и в нее уже могло поместиться десять человек. Поэтому первый рижский микроавтобус 1957 года так и назывался — РАФ-10, по количеству мест.

Такси ЗИС-110 во время празднования 800-летия Москвы (1947 год)



Маршрутное такси завода «Аремкуз» на шасси ГАЗ-ММ

Известно, что первый РАФ сделан с оглядкой на иномарку *Volkswagen typ 2* (первый *Transporter*). Узкие окна боковин, распашная двустворчатая боковая дверь, разделенное пополам ветровое стекло и даже остекленные скаты крыши у РАФ-10 похожи на немецкий аналог. Где же Клеге и Белизов могли изучить *Volkswagen*? По одной версии, Клеге побывал на автосалоне в Женеве. Но он ездил туда после постройки РАФ-10. По другой, Клеге и Белизов увидели в Москве микроавтобус какого-то иностранца. Но можно ли так подробно изучить автомобиль, просто встретив его на улице? На самом деле, летом 1956 года в Москве в НАМИ проходила выставка иномарок, где конструкторы и специалисты по автотранспорту могли подробно познакомиться с достижениями современного мирового автомобилестроения. Рижские авторемонтники были в числе тех, ради кого и проводилась эта выставка. Среди 20 легковых, 13 грузовых автомобилей и пяти автобусов, представленных в НАМИ, находилось два *Volkswagen typ 2*, автобус и фургон. На выставке Клеге и Белизов могли досконально изучить эти иномарки и пригласить в Москву любых инженеров со своего предприятия.

Конечно, рижский микроавтобус принципиально отличался от немецкого. Никто не собирался заимствовать заднее расположение двигателя с воздушным охлаждением. Двигатель, коробку передач и мосты взяли самые доступные — от «Победы» М-20. Это автоматически определяло классическую компоновку. Но отсюда пошел врожденный недостаток, от которого не удалось

избавить ни одно из будущих поколений РАФов — речь идет о перегрузке передних колес, на которые приходился вес силового агрегата, водителя и пассажира. Противовес появлялся у машины только тогда, когда все места в салоне занимали пассажиры. Но та же проблема характерна для бескапотных УАЗов и иномарок классической компоновки. Поэтому некоторые производители, например *FIAT* и *Renault*, стали применять передний привод на микроавтобусах раньше, чем на легковых машинах. Первый микроавтобус, кузов которого, согласно легенде, Клеге собственными руками варил газовой сваркой, был макетным образцом с множеством недоработок.

Но машина получила одобрение со стороны НАМИ и Комитета по автотракторному машиностроению. Не исключено, что проект поддержали в совнархозе Латвийской ССР. Появлялась возможность выпустить на республиканские пригородные маршруты десятиместные микроавтобусы вместо ходивших полупустыми автобусов на грузовых шасси.

Доработка «на ходу»

Устранением естественных для первых машин недостатков и их доработкой для производства рижские автобусостроители занимались «по живому», исправляя ошибки на новых партиях товарных автомобилей. В 1958 году ГАЗ заменил «Победу» «Волгой», и в активе у коллектива РАФа появились ее усовершенствованные агрегаты. Прежде всего — мощный, надежный и экономичный верхнеклапанный двигатель, более прочные мосты. Многие удалось переделать в кузове: его полностью стали собирать сваркой без клепки, изменили основание, получив ровный пол, дорабатывали вентиляцию и уплотнители дверей. Сложная двустворчатая дверь в правом борту уступила место одностворчатой, довольно узкой из-за выбранной ширины оконной секции. А сзади подъемную дверь заменили распашной. Так было удобнее для производства. Машина получила отраслевой индекс РАФ-977, а в процессе модернизации — РАФ-977В. Объемы производства микроавтобусов в 1959–1961 годах исчислялись сотнями, но это были не опытные образцы, а товарные автомобили, посту-



Маршрутное такси РАФ-977Д в Москве



павшие в автохозяйства разных городов, включая Москву. РАФ-977В стали первыми рижскими микроавтобусами в московском маршрутном такси. Известно, например, что в мае 1962 года столичные транспортники пригнали из Риги 10 микроавтобусов и выпустили их на маршрут с конечным пунктом возле одного из крупнейших универмагов. В июне того же года уже действовал маршрут от метро «Сокольники» до проходной завода «Борец», где работали такие машины. До денежной реформы проезд в маршрутном такси ЗИМ стоил 1 руб., а после нее поездка на РАФе обходилась пассажиру в ту же сумму, только теперь это было 10 коп. Конечно, у этих РАФов были производственные и конструктивные недостатки, но они продемонстрировали транспортникам и пассажирам свои преимущества перед маршрутными такси ЗИС и ЗИМ: сочетание компактности и вместимости, меньший расход топлива. Выросла производительность работы маршрутного такси, поднялась и прибыль, полученная от эксплуатации подвижного состава. Тем временем коллектив, руководимый Клеге, продолжал адаптировать микроавтобус к поточному производству. Следующей ступенью эволюции стал РАФ-977Д «Латвия», сборка



Микроавтобус РАФ-977ДМ

которого началась в 1962 году. Рижская фабрика получила фонды на гнутые ветровые стекла от недавно освоенного в Ульяновске УАЗ-450. Это позволило полностью изменить переднюю часть кузова. К разработке нового передка привлекли художника-конструктора из Ленинграда Светлану Мирзоян. Именно

ей принадлежит авторство внешней формы, запомнившейся по самым массовым модификациям РАФов первого поколения и фургонам ЕрАЗ. Кроме новой передней панели, кузов получил отдельные пороги с опоясывающим ребром жесткости и горизонтальными выштамповками.



Маршрутное такси РАФ-977ДМ в столице Латвии Риге



РАФ-977ДМ, сохранившийся до наших дней

Но производство на РАФе сохраняло высокую долю ручного труда. Даже новый передок РАФ-977Д жестяники выколачивали на деревянных болванах, поскольку еще не было штампов. Зато малые объемы выпуска оставляли простор для творчества. Например, кузова окрашивали в два цвета

с горизонтальными полосами, иногда — с характерной «стрелой» впереди. Цветографическую схему тоже разрабатывала С. Мирзоян. На РАФ устанавливали комбинацию приборов КП-212, созданную рижским заводом «Автоэлектронприбор» (АЭП) для опытных образцов «Москвичей» «63С6»

и «63С8», но не применявшуюся на МЗМА серийно. Кузов микроавтобуса продолжали совершенствовать: убрали лишние окна на скатах крыши и задних стойках, изменили петли дверей, а дверные ручки от ЗИЛ-164 уступили место ручкам от «Мо-

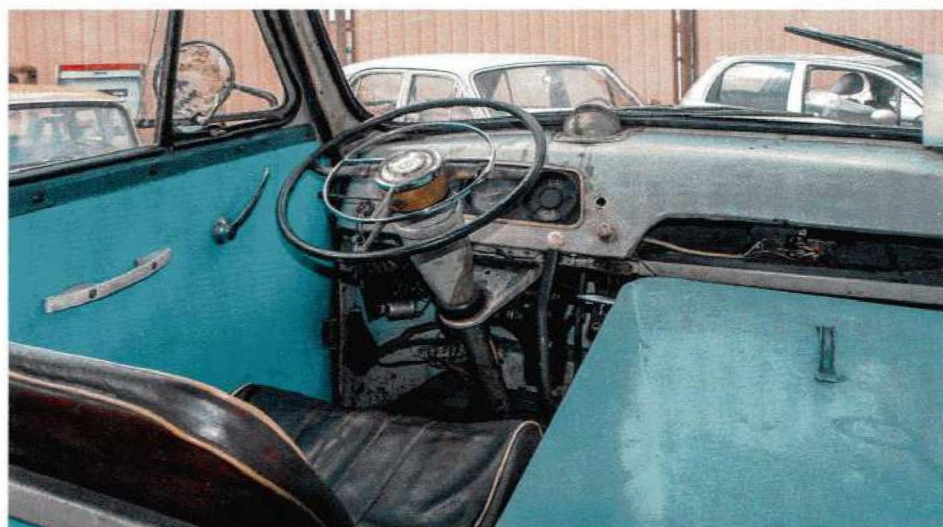
Продолжение на стр. 10





РАФ-977ДМ «ЛАТВИЯ» ТАКСИ





Рабочее место водителя РАФ-977ДМ

в РАФе есть свободные места, служил зеленый огонек. Но устанавливался он не за ветровым стеклом, а на крыше — он не горел ровным светом, а постоянно мигал. За руль микроавтобусов допускались только водители первого класса с опытом работы на полноразмерных автобусах. В Москве таких профессионалов было много. Следом маршрутные такси РАФ появились на улицах Ленинграда, Горького, столиц союзных республик и других больших городов. В московском маршрутном такси в 60-х годах испытывали не только РАФы, но и небольшие автобусы других марок — ЗИЛ-118 «Юность» и «Старт» производства Севе-

За руль микроавтобусов допускались только водители первого класса с опытом работы на полноразмерных автобусах

сквича-407». К середине 60-х годов РАФ строил в год около 1100–1200 пассажирских микроавтобусов, примерно 400–600 медицинских машин и несколько десятков автопоездов для аэропортов и объектов типа московской ВДНХ.

Круглые сумки на маршруте

С ростом производства микроавтобусов в Риге развивалось маршрутное такси в Москве. Под маршрутки выделили помещения открытой в 1962 году базы проката автомобилей, через несколько лет преобразованной в 14-й таксомоторный парк, где работало три автоколонны РАФов.

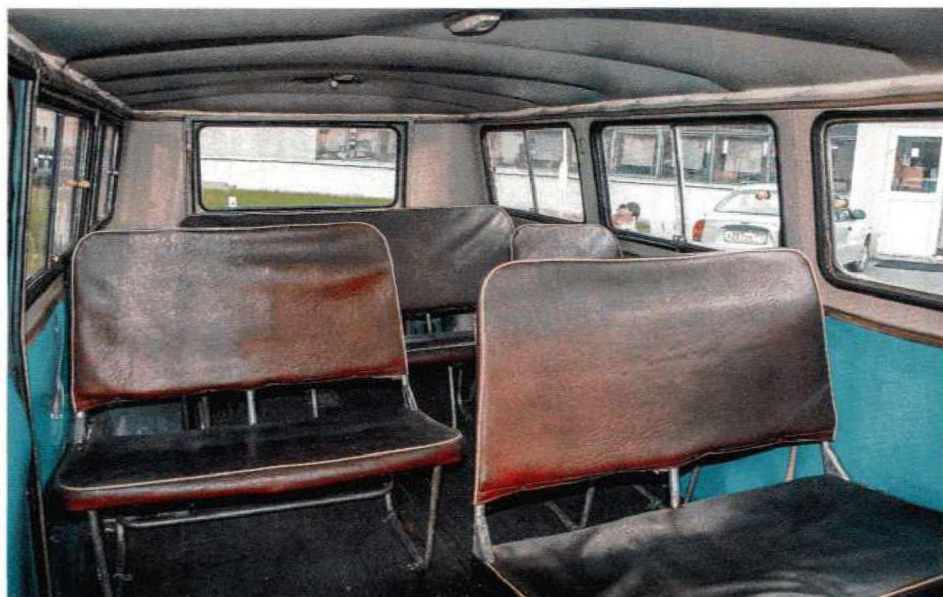
В 1964 году в столице действовало уже 36 линий маршрутного такси. По окраинам стремительно росли новые районы, иногда маршрутное такси в них появлялось раньше, чем автобусы и троллейбусы.

На московских маршрутах РАФы в 60-х годах ходили даже ночью. Всего существовало десять ночных маршрутов — им присвоили номера с 501 по 510. Микроавтобусы ходили с часа ночи до шести утра с интервалом 30 мин. Проезд стоил дороже, чем днем — 25 коп. Водитель имел право в любом месте, где не запрещена остановка, и при наличии в салоне свободных мест посадить голосящего на обочине человека. Сигналом, что

родонецкого авторемонтного завода. Обе машины не могли составить конкуренцию РАФу. ЗИЛ-118 не был допущен к крупносерийному производству. Эффектный внешне «Старт» оказался сплошным набором конструктивных недостатков. Прежде всего, стеклопластиковый кузов по прочности катастрофически проигрывал цельнометаллическому кузову РАФа.

Перемены большие и малые

Вторая половина 60-х годов ознаменовалась началом опытно-конструкторских работ над перспективной моделью микроавтобуса РАФ. Шли эксперименты со стеклопластиковыми кузовами и автобусами полукапотной компоновки наподобие только что появившейся в Европе *Ford Transit Mk I*. Но наиболее перспективным был признан цельнометаллический кузов авангардной угловатой формы, выполненный по проекту художника-конструктора А. Эйсерта. Ожидалось освоение в Горьком «Волги» ГАЗ-24 и предполагался переход на ее агрегатную базу. Но так как стоял вопрос о производстве автомобиля вагонной компоновки с агрегатами «Москвича-412», часть прототипов оснастили его 1,5-литровым двигателем УМЗ-412, по мощности равным мотору ГАЗ-21. В то же время рижский коллектив не забывал и о существующей модели — ее ждала серьезная модернизация кузова. В декабре 1968 года микроавтобус преобразился. Очертания кузова остались прежни-



Пассажирский салон РАФ-977ДМ



ми, но боковины стали полностью новыми. Место пяти узких оконных секций заняли три широкие. РАФ окончательно утратил все «атавизмы» кузова *Volkswagen*. В полтора раза шире стала пассажирская дверь в правой боковине. Пассажиры маршрутных такси получили возможность легче и быстрее войти в салон и выйти из него. Все боковые окна оснастили раздвижными стеклами, что радикально улучшило вентиляцию. Была оптимизирована планировка салона. Модернизированный вариант получил индекс РАФ-977ДМ. Количество построенных экземпляров этой модификации стало самым большим среди РАФов данного поколения.

В начале 70-х годов производство на РАФе перевалило за отметку 3 тыс. автомобилей в год, причем основную часть (около 2,5 тыс.) составляли пассажирские микроавтобусы базовой модели. Но в 1972–1973 годах производство медицинских РАФ-977ИМ подскочило с привычных 600 до 1600 машин, примерно столько же делали пассажирских РАФ-977ДМ. В 1974 году показатели выросли — 2678 автобусов и 2422 автомобилей скорой помощи. Рекорд в истории семейства поставил 1975 год: 3945 РАФ-977ДМ и 3150 РАФ-977ИМ. Фондов уже хватало, чтобы увеличивать и обновлять парк маршрутных такси. Но в 1976-м, в связи с освоением РАФ-2203, производство пассажирских машин старой модели обвалилось до 134 товарных автобусов, зато остро необходимый автобазам санитарного транспорта РАФ-977ИМ завод на прощание размножил в 3324 экземплярах.

Специальной модификации для маршрутного такси у РАФ-977Д и РАФ-977ДМ в списке продукции рижской фабрики не числилось. В парки поступали стандартные микроавтобусы. Уже на местах на них устанавливали билетные кассы, взятые от городских автобусов, троллейбусов и трамваев, на кузов наносили краской опознавательные знаки, за ветровым и боковыми стеклами вывешивали трафареты с указанием маршрута. К рубежу 60–70-х годов в Москве был установлен следующий тариф за проезд в городском транспорте: трамвай — 3 коп., троллейбус — 4 коп., автобус и метро — по 5 коп. При этом поездка в маршрутном такси РАФ стоила в три раза дороже, чем в автобусе и метро — 15 коп. Многие пассажиры оплачивали проезд, но не отрывали билет. Это позволяло отдельным недобросовестным водителям присваивать себе

часть дневной выручки и стало источником головной боли для контролеров, проверявших вернувшиеся в парк машины.

Борьба с неудобствами

Рабочее место водителя РАФ-977ДМ выглядело скромно даже для начала 70-х годов: голый металл, стесненная капотом посадка. Чтобы предоставить шоферу хоть немного лишнего пространства, с левой стороны на крышке капота срезали верхний угол. Посадка за рулем в РАФе вышла удобнее, чем в УАЗ-452/УАЗ-3741. Например, в отличие от ульяновской машины, сиденье пусть немного, но регулировалось по расстоянию до руля и педалей, рулевая колонка была короче, чем у УАЗа, и «баранка» находилась на приемлемой высоте. Хотя привод переключения передач не мог быть иным, кроме как дистанционным, конструкторы РАФа



Табличка заводского изготовления с предупреждением для пассажиров



Билетная касса маршрутного такси РАФ, такая же, как в автобусе, троллейбусе и трамвае



РАФ-977ДМ (вид сзади)

нашли для рычага самое удобное место и добились четкости включения всех трех передач — в этом плане РАФ-977Д и РАФ-977ДМ выигрывали даже у следующей модели РАФ-2203. Колесная база микроавтобуса получилась меньше, чем у «Волги», что вместе с большим углом поворота передних колес обеспечило отличную маневренность в узких местах, возможность объехать почти вплотную остановившийся впереди автомобиль или другое препятствие. К минусам эргономики РАФ-977ДМ можно отнести небольшое расстояние между педалями и довольно толстые стойки ветрового стекла, ухудшавшие обзорность.

Если длина и ширина микроавтобуса были использованы рационально, то высота — не очень. Машина получилась высокой, отчасти за счет высокопрофильных шин от универсала «Волга» ГАЗ-22. При этом расстояние в салоне от пола до потолка оказалось недостаточным. При посадке пассажиру приходилось забираться на высокую ступень порога и при этом сильно наклонять голову. Сиденья применялись самые аскетичные — как те, что были у городских автобусов ЛАЗ и ЛиАЗ. Но в маршрутном такси это нормально. Зато планировка вышла не скученной, доступ ко всем местам получился относительно свободным. Не по-

везло двум пассажирам переднего, первого за водителем сиденья: под ним находился второй отопитель салона, к которому высоко над полом тянулись подводящий и отводящий охлаждающую жидкость шланги. Забраться на сиденье, не споткнувшись о них, было почти невозможно.

В начале 70-х годов, когда РАФ-977ДМ стал единственным маршрутным такси в больших городах, в Риге активно готовили к производству микроавтобус РАФ-2203 с двигателем и агрегатами шасси от ГАЗ-24. А для его выпуска строился новый автозавод в Елгаве, площади которого позволяли увеличить ежегодные объемы производства РАФов более чем в три раза. Опытные образцы нового микроавтобуса еще с оформлением передка, существенно отличавшимся от будущего серийного автомобиля, проходили испытания в маршрутном такси в Москве в 1972 году. В новом семействе планировалась специальная модификация для маршрутного такси РАФ-22032 с упрощенными сиденьями, установленными по кругу вдоль бортов, и только задний диван находился лицом по ходу движения. К московской Олимпиаде 1980 года прошла полная замена подвижного состава, и на московских маршрутах не осталось ни одного РАФ-977ДМ.



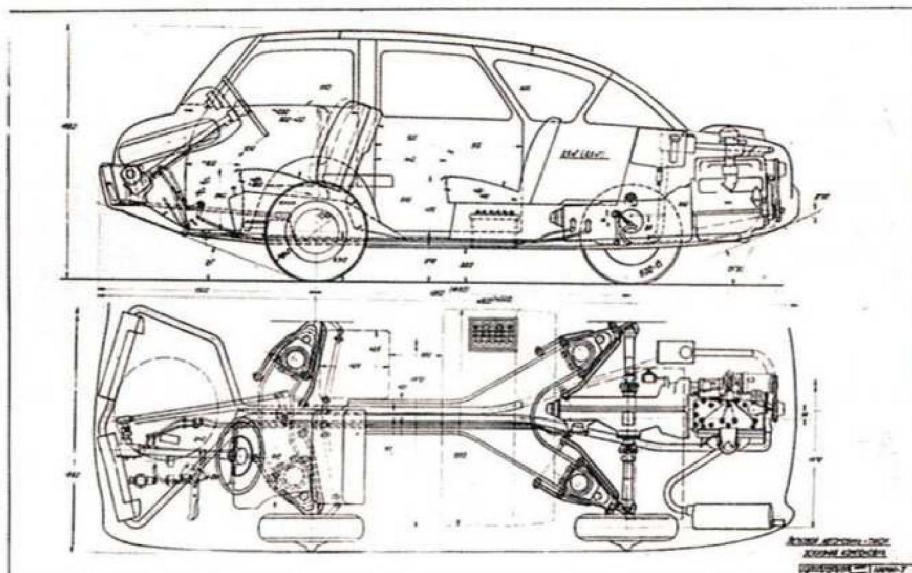
Опытный образец РАФ-22032



Специальный автомобиль-такси

В нашей стране все автомобили-такси были и есть модификациями серийных машин с минимальными отличиями от базовой модели, а часто вообще без отличий. Но в свое время в СССР встал вопрос о создании специального автомобиля-такси полностью иной модели, чем гражданский легковой автомобиль.

Самые известные иномарки (специальные такси) — английский *Austin Taxicab* и американский *Checker* — отличались простой конструкцией: классическая компоновка, рамное шасси, экономичный двигатель и максимально просторный салон, где водитель отделен перегородкой. В СССР темой специального такси занялись конструкторы, увлеченные техническим авангардизмом. Это и погубило подобный проект. Первый эксперимент предпринял известный конструктор Ю. А. Долматовский в 50-е годы, когда он возглавлял КБ кузовов в НАМИ. По своей инициативе Долматовский вычертил компоновку «идеального», как он считал, такси. Взяв за основу размерности «Победы», он перенес руль и сиденье водителя вперед, двигатель — назад, а вся середина автомобиля осталась свободной для максимально просторного



Чертеж компоновки такси, выполненный Ю. А. Долматовским



Сотрудник ВНИИТЭ В. Щербинин показывает вход в посадочный макет ПТ пассажира с чемоданом

пассажира салона. Долматовский выполнил габаритные чертежи автомобиля, по которым был построен макет в масштабе 1:5 с прозрачными стеклами и интерьером. Внешне машина напоминала другие разработки автора — НАМИ-013 и «Белку». Ходового образца построено не было. Пока не установлено, чья это была инициатива, но 27 января 1962 года Совет министров СССР издал постановление о разработке и освоении специального автомобиля-такси. За дело снова взялся Долматовский, только теперь он работал не в НАМИ, а в седьмом отделе Всесоюзного научно-исследовательского института технической эстетики (ВНИИТЭ). Силами группы молодых специалистов института, куда входили М. Яковлев, И. Мозговой, П. Лернер, В. Котов, Л. Кузьмичев, Н. Разинчев, В. Щербинин и др., возглавляемой ведущим конструктором А. Ольшанецким, примерно за два с половиной года был проведен полный цикл научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по теме ПТ — «Перспективное такси». В институте, располагавшемся на территории ВДНХ, были условия, как в ОГК или КЭО автозавода. Конструкторское бюро, макет-



ная мастерская и опытное производство позволяли подготовить все чертежи, построить масштабный, натурный и посадочный макеты, изготовить часть оригинальных металлических и стеклопластиковых деталей. На стапеле опытного производства института в январе 1965 года изготовили ходовой опытный образец такси ПТ.

Кузов такси, для снижения массы и упрощения ремонта, сделали в виде просторного металлического каркаса, обшитого панелями из стеклопластика. Силовой агрегат и узлы ходовой части взяли от серийного автомобиля «Москвич-403», но двигатель установили сзади поперечно. Сиденья водителя и радиатор вынесли в передний свес. Пассажирский салон отделили прозрачной перегородкой, которую Долматовский считал необходимой для такси. Кузов сделали довольно высоким, с большой площадью остекления. Получился очень просторный пассажирский салон с трехместным диваном сзади и откидным сиденьем на перегородке. В него вела единственная дверь, сдвигаемая назад вдоль борта и оснащенная электроприводом. Было тщательно продумано удобство входа, выхода и посадки.

Пассажиры могли погрузить в машину любое количество вещей, большую бытовую технику, детскую коляску. Но все эти предметы пришлось бы везти прямо в салоне. Считалось, что при коротких поездках это допустимо. По размерам и массе получился автомобиль малого класса, внешне похожий на уменьшенный микроавтобус — он действительно был намного меньше РАФа и УАЗа, с очень короткой базой и отличной маневренностью. Агрегаты «Москвича» позволили сделать ПТ легким и экономичным по сравнению с такси «Волга».

Проект одобрило заседание коллегии Государственного комитета по автотракторному машиностроению, на которое образец пригнали своим ходом, а председатель комитета Н.И. Строкин дал указание построить опытную партию, только разработчики должны были самостоятельно найти завод, где это можно сделать. И они его нашли. Вопреки информации, появившейся в 80-х годах, Ереванский автозавод (ЕрАЗ) к этому проекту никакого отношения не имел. Изготовить опытную партию и начать мелкосерийный выпуск согласилось руководство Рижской автобусной фабрики РАФ. Единственный образец ПТ летом 1965 года сотрудники ВНИИТЭ перегнали своим ходом в Ригу, продемонстрировав конструкторам РАФа и хозяйственным руководителям республики. Через несколько месяцев, зимой, машина



Конструкторы ВНИИТЭ демонстрируют размещение пассажиров в посадочном макете ПТ

прошла ходовые испытания в Первом таксомоторном парке Москвы, а пассажиров просили заполнить анкету с мнением о новинке, причем в институт пришло очень много таких анкет и писем с комментариями.

Проект ПТ одобрили руководство отрасли, завод РАФ и пассажиры. Но машина так и осталась в одном экземпляре. Эксплуатационники попросили сделать такой же автомобиль с агрегатами «Волги». При существующих размерах кузова и заданных параметрах массы это было физически невозможно. Сами конструкторы ВНИИТЭ

предложили доработанный вариант тоже на узлах «Москвича», но ходовой образец построить не удалось. К тому же главный конструктор МЗМА А. Ф. Андронов не одобрил ПТ и отказался выделять агрегаты для постройки этих машин. Проблему можно было решить через несколько лет, в начале 70-х годов, когда появились ижевские «Москвичи», омские коробки передач, пермские мосты и не полностью загруженное производство двигателей М-408 на АЗЛК. Но к тому времени ВНИИТЭ давно уже занимался другими темами, а единственный об-



Опытный образец перспективного такси ВНИИТЭ-ПТ

разец ПТ передали в музей, и он, к счастью, сохранился до настоящего времени. Но НАМИ продолжал добиваться создания специального такси и включения его в типаж легковых моделей ГАЗа. Теперь речь шла об автомобиле классической компоновки на агрегатах ГАЗ-24 с увеличенным салоном и уменьшенной, по сравнению с «Волгой», длиной. Ведущий конструктор легковых автомобилей ГАЗ В. Б. Реутов заявил, что для разработки и освоения этой модели потребуется не менее 3 млн руб. Эту сумму Минавтопром СССР не выделил. Ни документации, ни тем более образца изготовлено не было. Остался только проект внешней формы, предложенный художником-конструктором НАМИ Э. В. Сабо.



Эскиз специального такси на базе ГАЗ-24, выполненный Э. В. Сабо

Технические характеристики РАФ-977ДМ «Латвия»

Число мест	10
Максимальная скорость	110 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	12 л/100 км
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-60
Генератор	Г12
Реле-регулятор	РР24
Система зажигания	контактная
Прерыватель-распределитель	Р119
Свечи зажигания	A14Y
Размер шин	7,10-15
Масса, кг	
снаряженная	1675
полная	2545
на переднюю ось	1230
на заднюю ось	1315
Радиус поворота, м	
по оси внешнего переднего колеса	5,6
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с трехгребневым роликом, передаточное число — 18,2	
Тормоза	
рабочие — передние и задние барабанные, привод гидравлический	
стояночный — с механическим приводом на трансмиссию	
Подвеска передняя	
независимая, пружинная, на поперечных рычагах, шкворневая, амортизаторы гидравлические, телескопические	

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Коробка передач

механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами на II и III передачах

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа коробки передач

I — 3,115; II — 1,772; III — 1,00; задний ход — 3,378

Главная передача

одинарная, гипонидная, передаточное число — 4,55

Двигатель

ЗМЗ-977, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, жидкостного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см ³	2445
Степень сжатия	6,7
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

Карбюратор

К-124, однокамерный

Максимальная мощность

75 л.с. при 4000 об/мин

Максимальный крутящий момент

17 кгс.м при 2200 об/мин

КОЛЛЕКЦИЯ ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

СОБЕРИТЕ СВОЮ КОЛЛЕКЦИЮ ИЗ 10 ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА В МАСШТАБЕ 1:43



С КАЖДЫМ ВЫПУСКОМ ВЫ ПОЛУЧИТЕ:

- ★ ЖУРНАЛ С ИСТОРИЕЙ МОДЕЛИ И АРХИВНЫМИ ФОТОГРАФИЯМИ
- ★ МОДЕЛЬ АВТОМОБИЛЯ ГАЗ С МЕТАЛЛИЧЕСКИМ КУЗОВОМ
- ★ СТИКЕР ДЛЯ ЦЕНИТЕЛЕЙ РЕТРО

ЗАКАЗЫВАЙТЕ НА **DEAGOSHOP.RU!**
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ!

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК «МИЛИЦИЯ» №4

УАЗ-469 МИЛИЦИЯ

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

Представленные изображения могут отличаться
от реального внешнего вида моделей,
прилагаемых к выпуску



Доставка осуществляется только
на территории Российской Федерации